Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6183**

17. Wahlperiode 14. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5969 –

Standards der Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrtunternehmen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Gewährleistung von hohen Sicherheitsstandards im Luftverkehr innerhalb der Europäischen Union wurde auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 2011/2005 die Erstellung einer sogenannten gemeinschaftlichen Liste von Luftfahrtunternehmen in der EU eingeführt, die wegen Sicherheitsmängeln in der EU nicht oder nur eingeschränkt fliegen dürfen.

Diese Liste wird auf der Grundlage gemeinsamer Sicherheitskriterien erstellt und immer wieder aktualisiert. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet der EU-Kommission die notwendigen Informationen für die Aktualisierung dieser Liste zu übermitteln. Die hierfür in Deutschland zuständige Behörde ist das Luftfahrt-Bundesamt (LBA).

Am 19. April 2011 hat die Europäische Kommission die zum siebzehnten Mal aktualisierte Liste der Fluggesellschaften mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und vorgestellt.

Dieser Verordnung ist zu entnehmen, dass nach der Untersuchung der Ergebnisse von Sicherheitsüberprüfungen von Luftfahrzeugen aus Drittländern, den sog. SAFA-Inspektionen (Safety Assessment of Foreign Aircraft), durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) mehr als ein schwerer Mangel pro Inspektion festgestellt wurde. Aufgrund weiterer Untersuchungen hatte die EU-Kommission besondere Unzulänglichkeiten und Mängel an qualifizierten Personal bei der Überwachung dieser Luftfahrtunternehmen bei der zuständigen deutschen Behörde, dem LBA, festgestellt. Laut der EU-Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 vom 19. April 2011 hat Deutschland dem zuständigen Flugsicherheitsausschuss der EU mitgeteilt, dass eine Verbesserung der Personallage ab 2012 zu erwarten sei.

Laut einer Pressemitteilung der Nachrichtenagentur „AFP“ vom 19. April 2011 wird Deutschland von der EU-Kommission zukünftig weiter „genau geprüft“.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. Juni 2011 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Werden alle Fluggesellschaften, die vor einer Zulassung in Deutschland vom LBA einer Sicherheitsuntersuchung unterzogen werden, stets nach allen gemeinsamen Kriterien geprüft, die sich für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 befinden?

Die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 aufgeführten „Gemeinsamen Kriterien für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene“ betreffen zugelassene Luftfahrtunternehmen. Neu zuzulassende deutsche Luftfahrtunternehmen werden vor ihrer Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) auf die Einhaltung der Zulassungsvoraussetzungen hin überprüft. Maßgeblich hierfür ist insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft.

2. Wie wird eine Sicherheitsuntersuchung von Fluggesellschaften vor ihrer Zulassung durch das LBA ausgestaltet?

Der Erstzulassung eines Luftfahrtunternehmens geht ein Prüfprozess voraus, in dessen Verlauf die flugbetrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen des Unternehmens eingehend untersucht und bewertet werden. Weiterhin erfolgen Aufsichtsbesuche vor Ort sowie die technische und flugbetriebliche Abnahme der Luftfahrzeuge.

3. Welche Gründe gibt es, dass Fluggesellschaften – laut Presseberichten – von der zuständigen Aufsichtsbehörde nicht entsprechend den Sicherheitsanforderungen und Sicherheitsnormen der EU vor ihrer Zulassung ausreichend geprüft werden (bitte aufgeschlüsselt nach jedem der Bundesregierung bekannten Fall darstellen)?

Die in der Antwort zu Frage 2 beschriebene Überprüfung der einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen erfolgt bei jeder Zulassung eines deutschen Luftfahrtunternehmens durch das LBA. Der Bundesregierung sind keine Fälle einer unzureichenden Prüfung der Zulassungskriterien bekannt.

4. Welche von der Europäischen Kommission öffentlich kritisierten Schwächen bei der Luftaufsicht des LBA macht die Bundesregierung für die offensichtlich nicht sorgfältige Sicherheitsüberprüfung, insbesondere von kleineren Fluggesellschaften, verantwortlich?

Mit der angestrebten optimierten Personalausstattung kann die Aufsichtsführung des LBA über die betroffenen Unternehmen intensiviert werden.

5. Welchen Grund sieht die Bundesregierung, dass die Probleme bei der Sicherheitsüberprüfung nach Informationen eines Artikels von „FOCUS-Online“ vom 20. April 2011 besonders kleinere Gesellschaften betreffen, während die Kontrollen bei größeren Luftverkehrsgesellschaften von der Sprecherin des EU-Kommissars Siim Kallas als „sehr gut“ bezeichnet wurden?

Der Artikel von „FOCUS ONLINE“ vom 20. April 2011 (Wie sicher sind die Airlines?) bezieht sich auf die weltweite Flugunfallbilanz des Jahres 2010 und

nicht auf die Standards der Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrtunternehmen in Deutschland.

6. Gibt es für die Sicherheitsüberprüfungen von kleineren Fluggesellschaften beim LBA andere Vorschriften als bei größeren Fluggesellschaften, und wenn ja, welche Vorschriften gelten für kleinere im Gegensatz zu großen Fluggesellschaften?

Für alle Luftfahrtunternehmen gelten die gleichen gesetzlichen Grundlagen.

7. Welche Mängel hat die EASA bei den SAFA-Inspektionen bei welchen vom LBA geprüften und zugelassenen Fluggesellschaften zu welchem Zeitpunkt festgestellt (bitte Mängel unter Bezugnahme auf die jeweils betroffenen Fluggesellschaften einzeln aufführen)?

Im Rahmen des SAFA-Programms wurden laut der vertraulichen „SAFA-Analysis“ vom 11. Februar 2011 im Zeitraum vom 27. Januar 2010 bis zum 26. Februar 2011 an 540 Luftfahrzeugen von 85 deutschen Luftfahrtunternehmen 820 Vorfeldkontrollen durch die SAFA-Teilnehmerstaaten durchgeführt. Dabei ergaben sich insgesamt 545 Beanstandungen. Deutschland schneidet in diesem Zusammenhang vergleichbar oder besser als viele andere westeuropäische Staaten ab. Von einer Auflistung aller Beanstandungen und Unternehmen wird abgesehen, da sowohl die „SAFA-Analysis“ als auch die Daten in der SAFA-Datenbank als vertraulich eingestuft sind (Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2004/36 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004).

8. Welche Sicherheitsrisiken hätten sich aufgrund der festgestellten Mängel für die Passagiere ergeben können, wenn sie nicht entdeckt worden wären?

Die durch die SAFA-Inspektionen aufgedeckten Beanstandungen bezogen sich auf flugbetriebliche und technische Mängel, beispielsweise ungenügende Flugvorbereitung und ungesichertes Gepäck oder Ladung. Keiner der festgestellten Mängel bedeutete für sich betrachtet ein unmittelbares Sicherheitsrisiko.

9. Welche Mängel wurden bei dem in Deutschland zugelassenen Luftfahrtunternehmen Bin Air GmbH bei den SAFA-Inspektionen festgestellt, die Gegenstand der Konsultationen der Europäischen Kommission mit dem LBA am 10. März 2011 waren?

Die Mängel lagen vor allem im flugbetrieblichen Bereich (Dokumentation und Flugvorbereitung).

10. Welche Sicherheitsrisiken hätten sich aufgrund dieser Mängel bei der Bin Air GmbH für die Passagiere ergeben können, wenn sie nicht entdeckt worden wären?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

11. Welche Mängel sind von den Experten der Europäischen Union bei dem Unternehmen ACH HAMBURG Fluggesellschaft mbH & Co. KG Stuttgart und der Cessna C-550, Eintragungskennzeichen D-IJJJ des Luftfahrtunternehmens Advance Air Luftfahrtgesellschaft mbH, die vom LBA laut Presseberichten übersehen wurden, entdeckt worden?

Die Aufsicht durch das LBA wird systemorientiert jeweils über die gesamten Luftfahrtunternehmen geführt. Die SAFA-Kontrollen werden dagegen produktorientiert an einzelnen Luftfahrzeugen im laufenden Betrieb vorgenommen. Einzelne SAFA-Kontrollen können daher negativ ausfallen.

Im Hinblick auf das Unternehmen ACH Hamburg hat das LBA aufgrund des fehlenden Nachweises der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit wie auch aufgrund flugbetrieblicher Defizite das Ruhen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses angeordnet. Das LBA hat keine Mängel übersehen.

Das Luftfahrzeug Cessna C-550 des Luftfahrtunternehmens Advance Air wurde aufgrund eines Antrags des Unternehmens aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gestrichen. Die zuvor beanstandeten Mängel betrafen insbesondere eine unzureichende Flugvorbereitung aufgrund des Fehlens an Bord mitzuführender Dokumente. Ein unmittelbares Sicherheitsrisiko bestand nicht.

12. Welche Sicherheitsrisiken haben für die Flugpassagiere aufgrund dieser vom LBA übersehenen Sicherheitsmängel bei den beiden in Frage 11 genannten Flugunternehmen bestanden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 8 und 11 verwiesen.

13. Seit wann hat die Bundesregierung Kenntnis über die im LBA bei der Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrtunternehmen vorhandenen Mängel?

Die Aufsichtsführung ist durch die Verlagerung von Aufgaben aus den Luftfahrtunternehmen zu der nationalen Aufsichtsbehörde intensiver und umfangreicher geworden. Dies beruht auf Vorgaben durch das europäische Gemeinschaftsrecht. Der hieraus resultierende Personalmehrbedarf wurde durch die in dieser Legislaturperiode veranlasste und durchgeführte Organisationsuntersuchung und Personalbedarfsbemessung festgestellt. Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 17 und 18 verwiesen.

14. Welche Ausbildung haben die Personen, die die Sicherheitsüberprüfung der Luftfahrtgesellschaften beim LBA durchführen?

Die Flugbetriebsprüfer des LBA verfügen über eine Lizenz für Berufs- oder Verkehrsflugzeugführer oder Flugingenieure und haben langjährige Erfahrung als Besatzungsmitglied in Luftfahrtunternehmen. Technische Betriebsprüfer haben ein technisches Studium absolviert oder sind zugelassene Prüfer für Luftfahrtgerät mit langjähriger Erfahrung im Luftfahrtbereich.

15. Wann wird die in der europäischen Durchführungsverordnung erwähnte Bewertung der Personalressourcen des LBA, im Frühjahr dieses Jahres, genau abgeschlossen sein?

Die aktuelle Personalbedarfsermittlung für das LBA ist am 27. Mai 2011 von der Untersuchungsgruppe abgeschlossen worden.

16. Wie viele qualifizierte Mitarbeiter des LBA sind für eine ordnungsgemäße Sicherheitsüberprüfung der Luftfahrtunternehmen vorzuhalten, um den Sicherheitsstandards der EU-Kommission zu entsprechen, und wie viele Mitarbeiter sind derzeit im LBA mit den Sicherheitsüberprüfungen betraut.

Für die diversen Aspekte einer ordnungsgemäßen Sicherheitsüberprüfung der Luftfahrtunternehmen sind beim LBA mehrere Referate zuständig (B 1, B 2, B 3, B 4, T 5). Diese verfügen derzeit über einen Bestand von 96 Stellen. Die Bedarfsermittlung hat ergeben, dass ein zusätzlicher Bedarf von 55 Stellen besteht.

17. Warum hat die Bundesregierung nicht bereits früher für ausreichend qualifiziertes Personal beim LBA in diesem Bereich gesorgt?

Aufgabenumfang und -struktur des LBA sind Veränderungen unterworfen, die nicht immer vorhersehbar sind. Zwingenden neuen Anforderungen kommt die Bundesregierung unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Vorgaben so zügig wie möglich nach. Grundlage zur Darstellung und Grundbedingung zur Behebung eines strukturellen Stellendefizits beim LBA ist eine nach anerkannten Methoden durchgeführte Organisationsuntersuchung und Personalbedarfsbemessung (§ 17 der Bundeshaushaltsordnung). Diese wurde durch die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode veranlasst und durchgeführt.

18. In welchen Schritten soll das Personal des LBA bis 2012 aufgestockt werden, um die von der Europäischen Union benannten Probleme bei den Sicherheitsüberprüfungen zu beenden?

Der durch die Organisationsuntersuchung festgestellte Bedarf an benötigten Planstellen und Stellen sowie an Personal- und Sachmitteln für das LBA ist Gegenstand der laufenden Verhandlungen zum Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2012.

19. Wie viele zusätzliche Mittel und Planstellen wird die Bundesregierung im Haushalt 2012 zur Verfügung stellen, damit die EU-Kommission nicht die von ihr angedrohten Maßnahmen gegen das LBA durchführen muss, „um zu gewährleisten, dass die festgestellten Sicherheitsrisiken angemessen beherrscht werden“ (vgl. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Welche weiteren Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die erwähnten Mängel bei der Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrtunternehmen des LBA abzustellen?

Auf der Grundlage der angestrebten Personalausstattung kann die Aufsicht über die betroffenen Unternehmen optimiert werden, z. B. durch eine erhöhte Frequenz der Stichproben und eine gesteigerte Intensität der Untersuchungen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333